

Truderinger Weckruf

Präambel:

Die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sämtlicher politischer Ebenen, die sich für den Stadtbezirk 15 Trudering-Riem der Landeshauptstadt München verantwortlich fühlen, haben im Rahmen einer Mandatsträgerkonferenz (MTK) einhellig ihre Unzufriedenheit mit den aktuellen Planungen des Ausbaus des Brennernordzulaufs (BNZ) im Bereich der Landeshauptstadt München formuliert.

Im Rahmen der Konferenz am 12. September 2022 wurden daher konkrete Forderungen aufgestellt, die mit Nachdruck auf allen politischen Ebenen verfolgt werden sollen:

1.

Auch wenn in Trudering-Riem nach wie vor eine bürgerinitiativen- und parteiübergreifende Zustimmung zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene und dem dafür notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur – auch auf Münchner Flur – besteht, darf der Brennernordzulauf nicht ausschließlich auf den Bahnknoten München ausgerichtet bleiben.

Gerade aufgrund der überragenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung dieser Verbindung müssen auch alternative Korridore nördlich von Rosenheim ertüchtigt und elektrifiziert werden, um im Fall von Unglücken¹, Sperrungen, Reparaturen oder schlicht zur Entlastung des Bahnknotens München zur Verfügung zu stehen. Bei der Überarbeitung des BVWP ist daher eine Elektrifizierung und Ertüchtigung der Bypass-Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim für die Leistungsfähigkeit des BNZ unabdingbar.

2.

Die Unterzeichnenden fordern das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auf, die DB Netz AG anzuweisen, bei den weiteren Planungen im Bereich der Landeshauptstadt München schon heute die tatsächlich zu erwartenden Zugzahlen zugrunde zu legen.

Schon seit Jahren wird im Bereich des Inntals mit seriösen und zwischenstaatlich ermittelten/anerkannten Zugzahlen der Brenner Corridor Platform (BCP) bzw. der »Trimode-Studie« und daraus abgeleiteten Werten² geplant. Die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger fordern einheitliche Standards von Kiefersfelden bis zum Güterbahnhof München-Nord: Was im Inntal (bezüglich Zugzahlen, Parlamentsvorbehalt und finanziellen Spielräumen) gilt, muss auch im hochverdichteten Ballungsraum von München gelten. Darauf aufbauend sind die zu erwartenden Emissionen und Erschütterungen neu zu berechnen und die Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen von Trudering (Ost) bis Daglfing durchgängig nach Neubaustandard zu planen.

Sollten BMDV und DB sich weiterhin auf die längst überholten und deutlich niedrigeren Annahmen aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan zurückziehen, könnte aus Sicht der Unterzeichnenden ein Planungsmoratorium notwendig werden.

3.

Weiterhin fordert die Mandatsträgerkonferenz, die zwingende Notwendigkeit einer Durchfahrgeschwindigkeit von 100 km/h für den Ballungsraum München neu zu bewerten.

Eine Verringerung der erforderlichen Geschwindigkeit auf bspw. 80 km/h würde die Lärm-/Erschütterungsbelastung und die erforderlichen Radien deutlich abmildern.

¹ Verweis auf den Tunnelleinsturz von Rastatt samt der gravierenden Folgen für den Güterverkehr

² Grob gesagt geht es hier um 400 statt 200 Zugbewegungen/Tag

4.

Die bislang unterlassene Untersuchung der Umweltauswirkungen einer überhöht oder/und eingehaust geführten Amtsvariante auf die überörtlich wirksame Parkmeile samt Frischluftschneise im Moosfeld ist vor Abschluss der Planungen nachzuholen und die Ergebnisse zu berücksichtigen.

Die durch eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle möglichen B-Varianten liegen um Einiges tiefer und haben dadurch geringere Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner, Umwelt und Luftzirkulation zur Folge.

5.

Die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sämtlicher politischer Ebenen fordern die Weiterführung der Planungen für die Bürgervariante B2 und einen transparenten Kostenvergleich der Varianten A1 und B2 für die gesamte Maßnahme von Trudering bis Daglfing.

Es steht zu befürchten, dass durch die Trennung der Maßnahmen »Ausbau Bahnhof Trudering« und »Daglfinger und Truderinger Kurve und Spange« (DTKS) die erforderliche Vergleichbarkeit der Varianten abhandengekommen ist. Zudem unterscheidet sich die Planungsvariante A1 in ihren Auswirkungen deutlich von der Version A0, die dem Variantenvergleich zugrunde lag.

So sind im Gegensatz zur Bürgervariante B2 bei der Amtsvariante A1 umfangreiche Eingriffe in die Schatzbogenbrücke erforderlich, deren Kosten und Risiken durch die Verschiebung der Projektgrenzen nun dem Projekt »Ausbau Bahnhof Trudering« zugeschlagen werden.

Für die Durchführung von A1 sind zudem Enteignungen der Anwohner erforderlich, was diese nicht akzeptieren werden, ohne den Rechtsweg bis zum Ende ausgereizt zu haben. Das Prozessrisiko für die DB Netz AG – samt der damit verbundenen Kosten und Verzögerungen – ist daher unabschätzbar hoch.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Variante B2 sofort umgesetzt werden könnte - ohne dass Klagen zu befürchten wären.

6.

Freistaat Bayern und LH München werden gemeinsam aufgefordert, verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, um die derzeit in Trudering angesiedelte Kfz-Verwahrstelle zu verlegen.

Die derzeit an der Thomas-Hauser-Straße angesiedelte Kfz-Verwahrstelle liegt im Bereich der von den Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern favorisierten Bürgervariante B2. Die DB Netz AG hat bei der Ermittlung der Eckpunkte für den Variantenentscheid angenommen, dass für eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle eine Vorlaufzeit von mindestens zehn Jahren benötigt und damit der Ausbau des BNZ wesentlich verzögert würde. Die Unterzeichnenden sind überzeugt, dass diese Annahme mit entsprechendem politischem Willen und enger Zusammenarbeit der beteiligten Ressorts und mit Unterstützung der Landeshauptstadt München und der Landkreise München, Dachau und Fürstenfeldbruck klar widerlegt werden kann.

MdB Claudia Tausend, SPD

Claudia Tausend

MdB Dr. Wolfgang Stefinger, CSU

Wolfgang Stefinger

MdB Saskia Weishaupt, B90/GRÜNE

S. Weishaupt

MdB Daniel Föst, FDP

Daniel Föst

StM Markus Blume, CSU, MdL

Markus Blume

LTVPr. Markus Rinderspacher, MdL, SPD

Markus Rinderspacher

Susanne Kurz, MdL, B90/GRÜNE

(Susanne Kurz)

StRin Angelika Pitz-Strasser, B90/GRÜNE/Rosa Liste

A. Pitz-Strasser

StR Paul Bickelbacher, B90/GRÜNE/Rosa Liste

Paul Bickelbacher

StR Christian Smolka, B90/GRÜNE/Rosa Liste

Christian Smolka

StR Sebastian Schall, CSU mit FW

S. Schall

StR Hans-Peter Mehling, CSU mit FW

H. P. Mehling

StR Andreas Schuster, SPD/Volt

Andreas Schuster

StR Cumali Naz, SPD/Volt

Cumali Naz

StR Fritz Roth, FDP/BP

Fritz Roth

Für den gesamten BA15 Trudering-Riem

Stefan Ziegler, CSU, BA-Vorsitzender

Stefan Ziegler

Christoph Heidenhain, B90/GRÜNE
Vorsitzender Unterausschuss Bau & Mobilität

Ch. Heidenhain